

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE
art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2024-04-13a-00615

Référence de la demande : n°2024-00615-011-001

Dénomination du projet : 59 – CD59 : RD642 Méteren/Merris

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : -Département : Nord -Commune(s) : 59270 - Merris
59270 - Méteren

Bénéficiaire : CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU NORD – Direction de la voirie

MOTIVATION OU CONDITIONS

CONTEXTE

Motifs et situation

Le projet concerne l'aménagement de la RD642 en créant un tronçon de 2X2 voies entre Hazebrouck et l'autoroute A25. Ce projet a obtenu une DUP en 2010. Les travaux sont prévus en 2025 et 2026 pour une mise en service en février 2027.

La section Hazebrouck-Strazeele a déjà fait l'objet d'une mise en 2X2 voies, il s'agit de prolonger le tronçon Strazeele-A25. Pour cette section de 3,5 km, il y a une création de 2X2 contournant l'actuelle RD642 par le sud.

Du fait de la création de ce tronçon, plusieurs ouvrages sont nécessaires : 3 passages inférieurs, 4 passages supérieurs, 1 bassin de gestion des eaux. Le projet entraîne une artificialisation de 17 hectares et nécessite la mise en place d'un plan de réaménagement foncier de 650 hectares. Il peut être rappelé que la MRAe a noté des insuffisances quant à la qualité de cet AFAF.

Le projet se situe dans un contexte majoritairement caractérisé par de la culture intensive. Cependant plusieurs ZNIEFF sont à environ 3 km de distance et des trames vertes et bleues notifiées dans le SRCE passent à 2km. Le paysage est en effet marqué par des reliquats de bocage, des prairies et des pelouses xérophiles sur les remblais de la LGV. Le cours d'eau (la Métereen Becque) constitue une trame importante.

Raison impérative d'intérêt public majeur

La RIIPM avancée concerne le confort, la sécurité et la maîtrise du temps de trajet dans un secteur à fort trafic. L'évaluation du trafic indique environ 15 000 véhicules jours sur le tronçon concerné, avec une augmentation de 3,3% entre 1995 et 2008. Ces évaluations sont aujourd'hui datées et ne peuvent être considérées. De plus, il est désormais établi que la création d'une nouvelle route ou d'un doublement n'a un effet que très limité dans le temps en termes de résorption d'un trafic trop dense. La route nouvelle crée un appel d'air.

Les autres raisons avancées sont un sentiment d'insécurité ou de confort vécu par les riverains (fort habitat diffus dans le secteur) ne seront pas réglées, mais au contraire décuplées par la construction du nouveau tronçon, et peuvent difficilement être considérées au titre de la RIIPM.

Absence de solution alternative satisfaisante

Trois variantes ont été étudiées :

La variante nord, coûteuse économiquement et écologiquement, est mise de côté.

La variante d'aménagement sur place n'est pas retenue principalement parce qu'elle affecte du bâti et engendre des contraintes notamment en termes de conduite de chantier (maintien de la liaison difficile pendant certaines phases du chantier). Le projet bénéficie d'une DUP lui permettant de prendre en charge des enjeux d'impact sur le bâti. L'abandon de cette option qui est l'alternative du moindre impact n'est pas suffisamment argumenté et ne semble pas recevable.

C'est la variante sud qui est retenue, engendrant donc la création d'un tronçon et la construction de plusieurs ouvrages hydrauliques.

QUALITE DE L'ETAT INITIAL

Aires d'étude

Le contexte écologique a été considéré par la présence de 4 ZNIEFF 1 dans le périmètre de 5km et des sites N2000 en dehors. Dans l'aire d'étude, seul le cours d'eau « Méteren Becque » est considéré comme pouvant jouer un rôle non négligeable dans la dispersion des populations faunistiques et floristiques à travers le territoire. L'étude bibliographique. Les habitats sont bien décrits dans l'aire d'étude.

Les études initiales concernant le doublement de la RD642 datent de 2007 et 2008. Les inventaires ciblés sur le secteur ici concerné ont été réalisés de mai à juillet 2019 (un jour par mois).

À la demande de la DDTM du Nord, des inventaires complémentaires ont été réalisés pour les végétaux en 2021.

Avis sur l'état initial

La prospection a été limitée pour l'ensemble des taxons (pression un peu plus forte pour les oiseaux avec 5 passages à différentes saisons) ce qui constitue une faible pression d'inventaire et loin du standard de l'inventaire quatre saisons. Il n'y a donc pas d'assurance d'un inventaire représentatif.

Les comparaisons avec l'inventaire 2010 ne sont pas toujours compréhensibles : on passe de 55 espèces d'oiseaux présentes en 2010 à 33 en 2023. Cette baisse importante aurait nécessité une explication.

EVALUATION DES ENJEUX ET DES IMPACTS

1) Evaluation des enjeux écologiques

Les enjeux sont présentés clairement. Concernant les impacts sur les mammifères, seul le hérisson d'Europe est protégé. L'impact est jugé faible. Or, cette espèce est vulnérable aux collisions et l'aménagement d'une nouvelle route constitue une réelle menace pour cette espèce. L'enjeu doit être jugé plus élevé.

2) Evaluation des impacts bruts

Malgré la description de la zone comme étant majoritairement de l'agriculture intensive, les milieux résiduels semblent avoir une importance biologique et les impacts du projet sont non négligeables : destruction d'une mare de 250 m², de 2,9 hectares d'habitats naturels dont notamment 0,98 hectare de prairies permanentes, 0,79 hectare de friches herbacées et friches prairiales et 0,63 hectare de bosquets et bandes boisées, de 335 mètres linéaires de haies et alignements de saules têtards. Il affecte environ 40 espèces protégées, certaines espèces sont manquantes dans le CERFA (Bergeronnette grise en particulier).

3) Incidences avec des projets proches

Les impacts cumulés ne sont pas évalués.

MISE EN PLACE SEQUENCE E-R-C

1) Mesures d'évitement

RAS.

2) Mesures de réduction

Les mesures de réduction sont relativement complètes au regard des impacts identifiés, bien que certaines soient imprécises. En particulier, il est avancé l'importance de la localisation des passages de chiroptères pour installer les dispositifs anticollisions. Une étude des passages et un plan d'aménagement des dispositifs aurait rendu la mesure plus convaincante.

3) Mesures compensatoires

Les critères utilisés pour estimer les ratios de compensation sont convaincants et les méthodes de restauration globalement satisfaisantes.

Une surveillance de la fonctionnalité des mares créées et de leur niveau d'eau sera nécessaire plusieurs fois par an pendant les 10 premières années.

Le point le plus important concerne la localisation des mesures compensatoires qui pose un problème majeur. Les sites sont encastrés entre l'actuelle RD642, le nouveau tronçon de 2X2 voies et la LGV. Bien qu'on recommande généralement des compensations dans la même unité bio-géographique, dans ce cas, elles sont trop proches des impacts et dans une zone hyper fragmentée.

JUSTIFICATION DE L'ABSENCE DE PERTE DE BIODIVERSITE NETTE, ET DU MAINTIEN DANS UN ETAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES POPULATIONS DES TAXONS IMPACTES

Ce projet qui entrainerait l'artificialisation de 17 hectares de terres agricoles et naturelles ne répond pas aux conditions d'octroi de la dérogation à la destruction d'espèces protégées. Malgré la DUP obtenue en 2010 et prorogée en 2015, les deux autres conditions ne sont pas réunies :

L'absence de solutions alternatives n'est pas suffisamment démontrée. La variante d'aménagement sur place de la RD642 a été écartée sans argument compréhensible. L'argument selon lequel les travaux rendraient la liaison temporairement rompue est difficilement recevable. Selon cette logique, aucun aménagement ne serait possible sur des voies existantes.

La démonstration du bon état de conservation des espèces n'est pas convaincante d'une part du fait de la faiblesse de la pression d'inventaire et d'autre part du fait de la localisation des mesures compensatoires qui ne tient pas suffisamment compte de l'écologie des espèces et de leurs déplacements.

En outre, ni les impacts du remembrement, ni les impacts cumulés, ni les éventuels effets d'étalement urbain engendrés par ces réaménagements ne sont considérés.

CONCLUSION

Les conditions d'octroi de la dérogation à la destruction d'espèces protégées n'étant pas réunies pour ce projet, **le CNPN donne un avis défavorable** à cette demande, en demandant des précisions et des éclaircissements sur les points suivants :

- la reconsidération de la variante d'aménagement sur place,
- l'examen approfondi des impacts cumulés au regard de la très forte fragmentation de la zone,
- la recherche d'autres sites de compensation en maintenant les ratios calculés dans ce dossier.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 24/06/2024

Signature :



Le président